



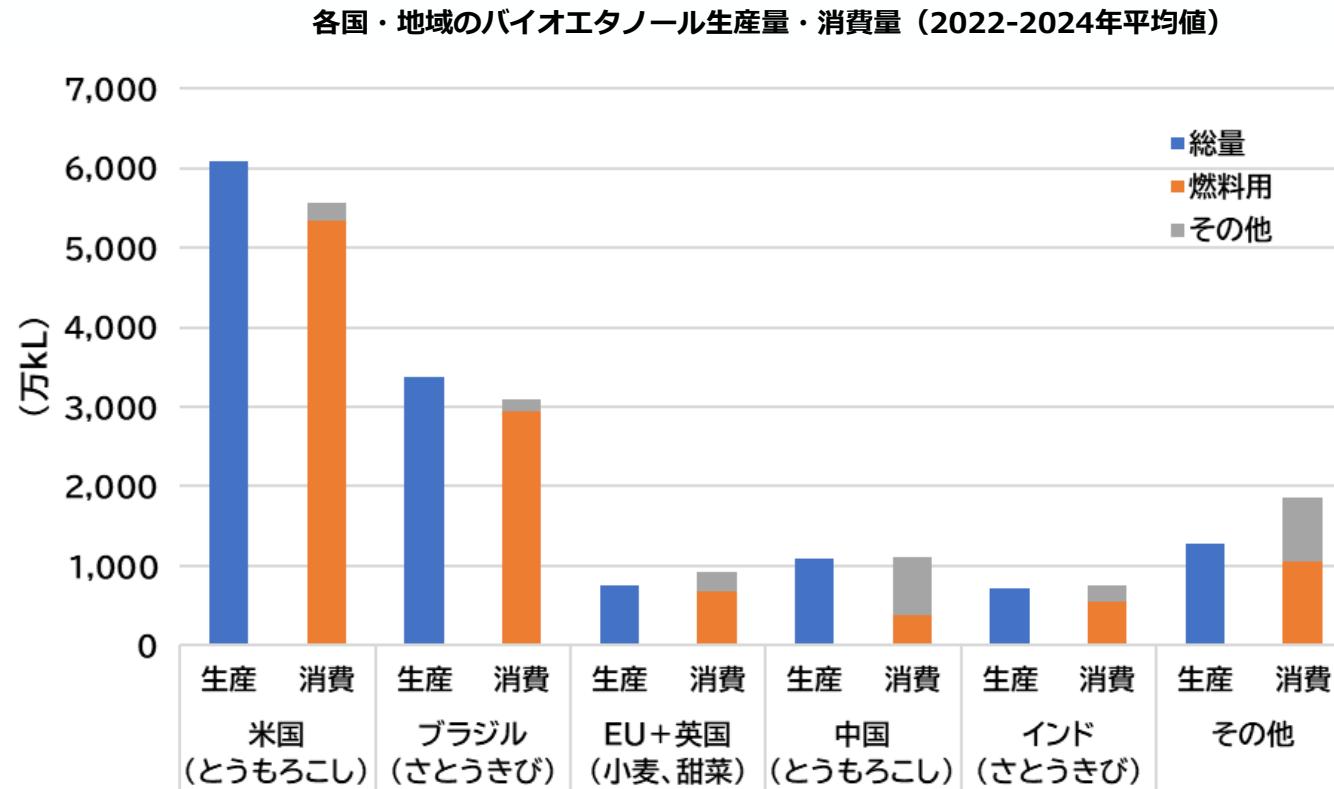
# ガソリンへのバイオエタノール導入拡大 に向けた取組について

資源エネルギー庁 資源・燃料部 燃料供給基盤整備課

# 1. バイオエタノールに関する国内外動向について

# 諸外国におけるバイオエタノールの需給動向

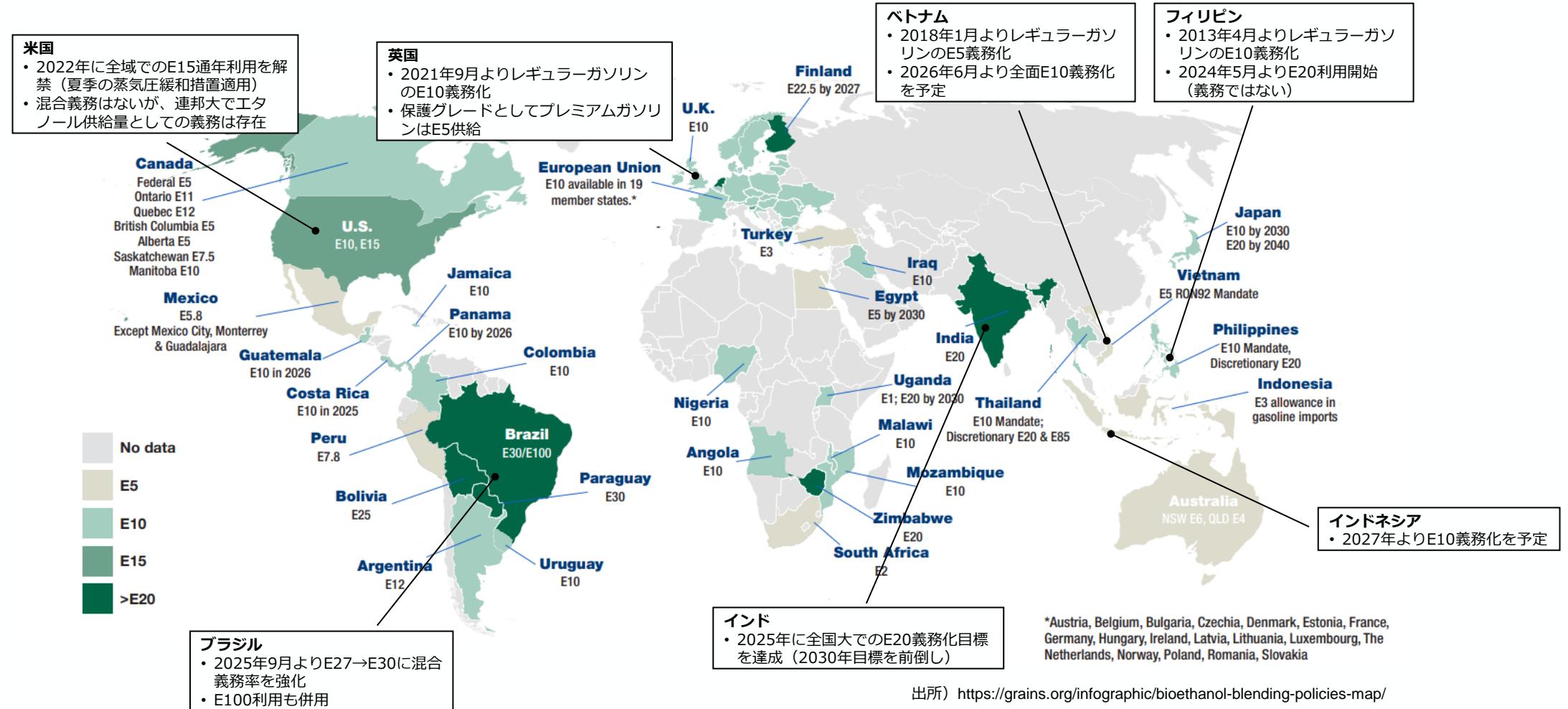
- バイオエタノールの主要生産国、消費国は下図のとおり。
  - 大半の国で生産≠消費であり、基本的に自給中心。
- 主要原料は各国・地域で異なるが、基本的に可食バイオマス（第一世代）。



出所) OECD FAO Agricultural Outlook 2025-2034よりMRI作成

# 諸外国におけるバイオエタノール混合義務・目標

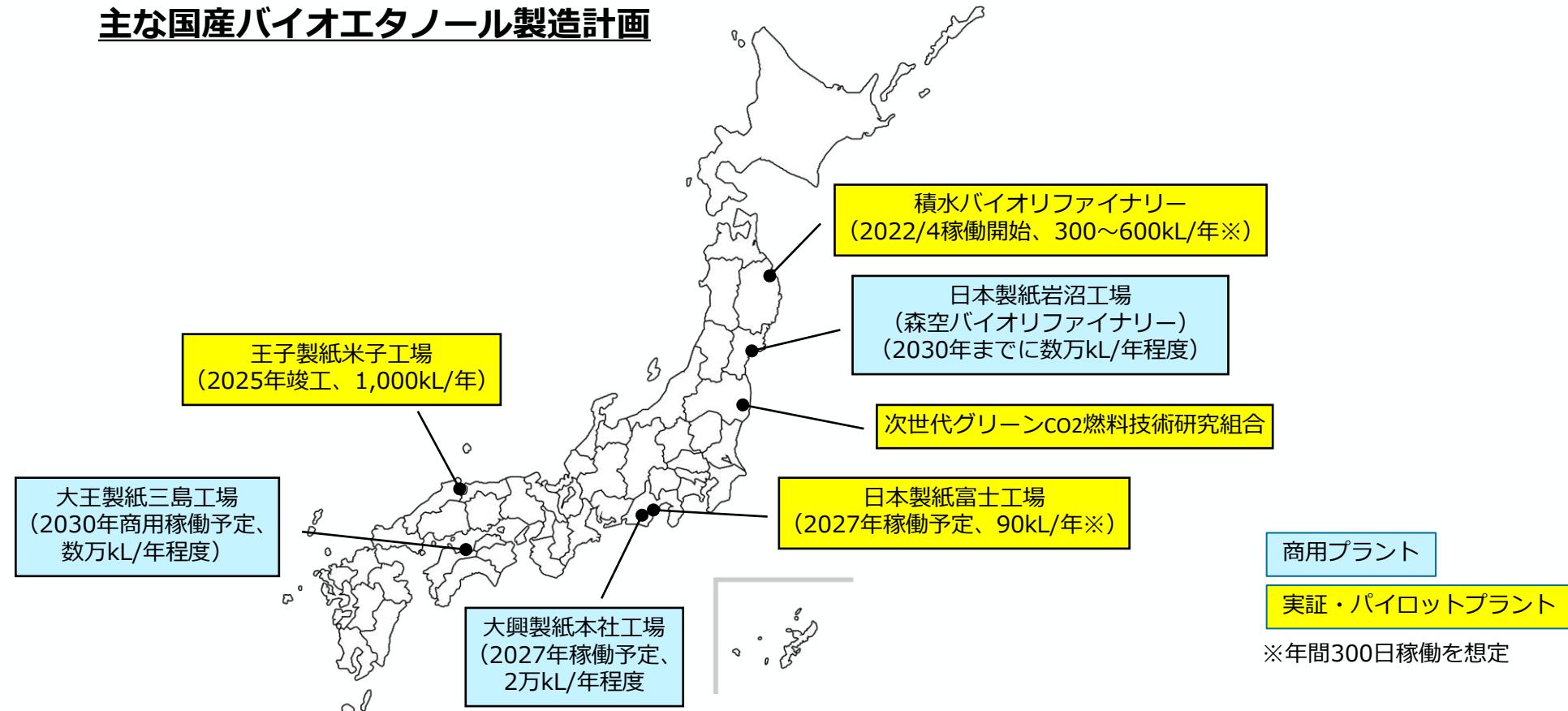
- 諸外国におけるバイオエタノールの混合義務・目標の状況は下図のとおり。
- 近年動きがあった主な国々について、吹き出しで状況を整理。



# 国産バイオエタノール製造に関する取組状況

- 現状、輸送用燃料として利用されているバイオエタノール（ETBE用原料）は米国産、ブラジル産。
- 国内では主に製紙会社等を中心に、バイオエタノールの製造計画がいくつか進展しており、2030年までに合計数万kL程度の計画がある。

主な国産バイオエタノール製造計画



## **2. ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に 向けたアクションプラン進捗及び今後の進め方**

## ■ アクションプランの取組方針について

- ガソリンへのバイオエタノール導入拡大方針は、第7次エネルギー基本計画に位置づけられており、2040年度からの最大濃度20%の低炭素ガソリン供給追求に向けて、まずは「2030年度までに、一部地域における直接混合も含めたバイオエタノールの導入拡大を通じて、最大濃度10%の低炭素ガソリンの供給開始」を目指す中で、2028年度を目途に一部地域で先行導入を行うことで、本格導入に向けた課題の洗い出しを行い、対応車両の普及状況も考慮した上で供給規模の早期拡大を目指すこととする。
- 車両の対応や設備の導入等にあたっては、事業者の開発や投資が二重の負担にならないよう、2040年度からの最大濃度20%の低炭素ガソリン供給を見据えた対応を検討していく。
- 今回まとめたアクションプランは策定時点のものであり、先行導入地域や導入量も含め、今後調査・検討を進める中で精緻化していく。海外実績等から省力化できる部分については、積極的に前倒しをしていく。
- アクションプランに基づき官民で導入拡大の取組を推進し、定期的にアクションの進捗確認を行う。その上で、アクションプランについては、進捗に応じて今秋を目途に見直しを行うこととする。

# 先行導入地域について

- 本年6月にとりまとめたアクションプランに従って、2028年度を目指したE10相当の先行導入に向け、候補地域の検討を行ってきた。
- 次世代燃料官民協議会バイエタTFの燃料調達チームで検討を重ねた結果、沖縄本島での実施の提案をいたしました。過去に沖縄で行われたE3・E10実証事業の成果も踏まえながら、関係者の理解、協力を得ながら先行導入に向けて検討を進めていく。

## 主な沖縄選定理由

- 必要な設備の設置と適切な品質確認が行える出荷基地の候補地が存在すること
- 島嶼部であることから供給地域が明確であること。
- E10先行導入において品質管理に係る技術的検証の実施に適した地域であること。
- 過去にバイオ燃料実証事業の実績があること。

## スケジュール（案）

- 年度内
  - SSへの情報展開、出荷基地に係る設備改修の検討
- 2026年度
  - 出荷基地対応 (FS/FEED)
  - SSの実態調査
- 2027年度
  - 出荷基地対応 (EPC)
  - SS/ローリー設備対応検証・開発完了
  - 対応SSの確定・改修内容の調整・確認
- 2028年度
  - 上期：先行導入SS設備改修
  - 下期：先行導入開始

# 【参考】沖縄選定について（燃料調達チーム）

## ① 必要な設備の設置と適切な品質確認が行える出荷基地の候補地が存在すること。

⇒過去実証事業でE3直接混合ガソリンを生産した事業所の一部設備を活用できること。

## ② 島嶼部であることから供給地域が明確であること。

⇒出荷基地の異なる県境の隣接SSどうしで対応格差が生じないこと。

⇒SS周りにおける対策・周知を効果的に行い、効率的に課題の洗い出しができること。

## ③ E10先行導入において品質管理に係る技術的検証の実施に適した地域であること。

⇒沖縄県の気候条件下（台風が多く蒸暑地であること）にて、ガソリンの性状変化に与える影響を検証できること。  
(水分濃度など品質管理に関わる技術的検証は過去のE3実証事業でも実施)

## ④ 過去にバイオ燃料実証事業の実績があること。

⇒バイオ燃料導入加速化事業（平成23～25年度）、バイオ燃料利用体制確立促進事業（平成26～28年度）により、  
E3・E10混合ガソリンの供給事業を実施。（※E10は仮設簡易タンクによる実証）

⇒地域受容性やSSインフラ面での再利用可能性があること。

これらの条件を考慮し、エタノール直接混合ガソリン導入にかかる各種課題を整理し、課題解決に向けた検討を行うにあたり適した先行導入地域として沖縄を選定した。

# 先行導入地域における混合方法について

- 先行導入は将来の拡大を見据えた課題の洗い出しの観点から、既に導入されているETBEの形ではなくバイオエタノールを直接混合する方法で行う。
- ガソリンとバイオエタノールの混合方法は、出荷基地におけるラインブレンディング、タンクブレンディング、SSでのブレンディングが考えられるが、今回は海外でも主流である出荷基地でのラインブレンディングを前提に検討し、品質管理、サプライチェーン等、諸課題を確認する。
- 海外の一部地域ではSSでブレンディングが行われているが、日本においては、出荷基地ブレンドよりもSSでタンクが多く必要になること、品確法により品質確認義務等が生じることなどから、SS事業者への負担も大きく、また、供給元にとっても品質保証リスクがある。そのため、蓋然性が小さいと整理し、先行導入では出荷基地でのブレンディングを選択する。

主な混合方法

	概要	主なメリット・デメリット
出荷基地	ラインブレンディング	ローリー等出荷時にガソリンとエタノールを混合する ○新設の場合であっても設備が少なくてすむため経済性が高い ×出荷の都度品質確認が必要になる可能性
	タンクブレンディング	タンクでガソリンとエタノールを混合したもの を出荷 ○タンクロットでの品質確認が可能 ×新設の場合はブレンディングタンクが必要となる
SS	-	SSでガソリンとエタノールを混合する - ×SS設備の改修が必要、SS事業者の品質確認体制の構築が必要

## ブレンディング、品質管理

- 各国でのガソリンとエタノールのブレンディングや品質管理は以下のように整理される。
  - 欧州
    - ブレンディング:国によって異なるが、タンクブレンディング、インラインブレンディング、スプラッシュブレンディングのいずれか。基本的には、製油所で生成したBOBに、エタノールを製油所または油槽所で混合する。ただし、SSでの混合は行われていない。
      - フランスは、ETBEを5.5%含んだBOBを製造し、パイプラインで油槽所まで運び、油槽所でエタノール(7.6%相当)をスプラッシュブレンディングで混合することで、E10を製造しており、ETBEとエタノール双方が含まれる。この製法が、フランスではEN228で規定されている酸素含有量(3.7%)を満たす最適な方法とみなされている。
    - 品質管理:ブレンディングした段階で、ロットごとに行う。
  - 米国
    - ブレンディングの方法は複数あるが、主流なのは油槽所におけるブレンディングである。E15を取り扱っていない油槽所がある地域では、SSでエタノールとE10をブレンドしてE15を販売するケースもある。
    - 製品出荷前に品質が確認されており、SSでは測定しない。SSで問題が生じた場合は自社研究所や第三者機関にサンプルを送付して確認する。
  - ブラジル
    - SSでの燃料混合は法律で禁止されており、最終製品の形態で燃料を受け入れることが必要。
    - 油槽所での混合が一般的であり、インラインブレンディングが主流。タンクブレンディングも存在するが、品質管理の面で前者が有利。
    - 毎日出荷終了後に各タンク内の燃料(BOBガソリン、無水エタノール)を第三者機関に検査を依頼し、所定の規格を満たすことを確認の上、翌日の出荷に際して品質証明を添付。第三者機関では油槽所が渡したガソリンとエタノールを混合してE30を作り、E30規格を満たしていることも確認。
  - タイ
    - 油槽所でインラインブレンディングが実施されている。SSでブレンドすることはない。
    - ガソリン受入時はロットごとに確認、最終製品の出荷時は全項目試験は毎月実施。毎回の出荷時には簡易的に水分・密度を確認。
  - フィリピン
    - 油槽所でインラインブレンディングが実施されている。SSブレンドすることはない。品質トラブルが生じた場合に出荷記録がトラッキング出来るように管理。

# 【参考】環境省における沖縄バイオ燃料事業

環境省における沖縄バイオ燃料事業の歩み

年度	事業名	事業目的・概要	事業の成果
平成 16 年度	地球温暖化対策技術開発事業（沖縄産糖蜜からの燃料用エタノール生産プロセス開発及び E3 等実証試験）	・宮古島において、バイオエタノールを製造する要素技術を開発、バイロットプラントによる技術実証を実施。 ・沖縄の主要産業の一つである製糖産業において副産物として発生する糖蜜の有効利用を目的として、現在燃料程度にしか利用されていない糖蜜からの燃料用バイオエタノールの効率的生産プロセスおよびシステムについて研究開発を行うとともに、得られた無水バイオエタノールを用いてエタノール混合ガソリン等の液体燃料を製造して、E3 実車走行試験をはじめバイオエタノールの利用促進を図る実証試験を行う。	■バイオエタノールの製造、流通、供給すべての段階で商用化・普及を想定した実証試験 ・技術検証プラントの建設及び運転：エタノール生産規模 1.2KL／日。 ・製品エタノールの品質：日本自動車技術会規格及び品種法に適合。 ・実車試験台数：326 台。 ・通常に管理されている給油所であれば地下タンク内 E3 に水分混入の問題は生じないことが実証された。 ・10 台のモニタリング車について、経時変化を見るために排ガス計測及び燃料系統の日視点検を車検整備会社にて実施したが、特段の変化は見られなかった。
平成 17 年度			
平成 18 年度			
平成 19 年度			
平成 19 年度	エコ燃料実用化地域システム実証事業（宮古島）委託業務		■バイオエタノール生産設備の設計、建設および整備 ・エタノール生産量 5kL／日に対応する原料調整設備、エタノール生成能力 2.5kL／日の培養・発酵設備、エタノール製造能力 5 kL／日の蒸留および膜分離設備等、主設備を内包するための建屋よりなるバイオエタノール実用生産設備の設計、建設および整備を実施。 ・宮古島市資源リサイクルセンターには蒸留残液貯蔵タンク（200KL）等を設置し、宮古島市と共同で堆肥化事業に取り組む設備を整備。 ■実証運転 ・11 回のエタノール製造、4 回の有価物回収（蒸留残液など）を実施
平成 20 年度			
平成 21 年度			
平成 22 年度			
平成 23 年度			
平成 23 年度	バイオ燃料導入加速化事業		■E3 の製造出荷・販売における品質適合の確認 ・J I S 規格による分析を実施するなど、一般的な流通経路でレギュラーガソリンとして E3 を供給しても、規格に合った E3 を安定的に供給できることを確認。 ・S S での E3 の取扱いにあたり、既設のレギュラーガソリン用の給油設備をそのまま使用しても品質上問題ないことを確認。
平成 24 年度			
平成 25 年度			
平成 26 年度	バイオ燃料利用体制確立促進事業		■品質管理 ・E3 の製造・出荷時には製造ロットごとに品質確認を実施、レギュラーガソリンの J I S 規格にも適合していることを確認するとともに水分量測定による品質確認も実施。 ・E10 の製造・出荷時には製造ロットごとに品質確認を実施、強制規格項目と J I S 規格に基づく蒸留性状と蒸気圧に適合していることを確認するとともに、水分測定も実施。 ■普及啓発活動の実施等 ・サポート一宣言 ・利用拡大キャンペーン ・メディアによる広報（新聞広告、ウェブサイト、公開授業、イベント出展など）
平成 27 年度			
平成 28 年度			

平成23年度～平成28年度環境省沖縄バイオ燃料事業より



図 2-6 瑞穂石油西原幸地給油所



図 2-7 丸博産業中城 S S



図2-29 ローリーラック全体



図 2-39 若狭 S S



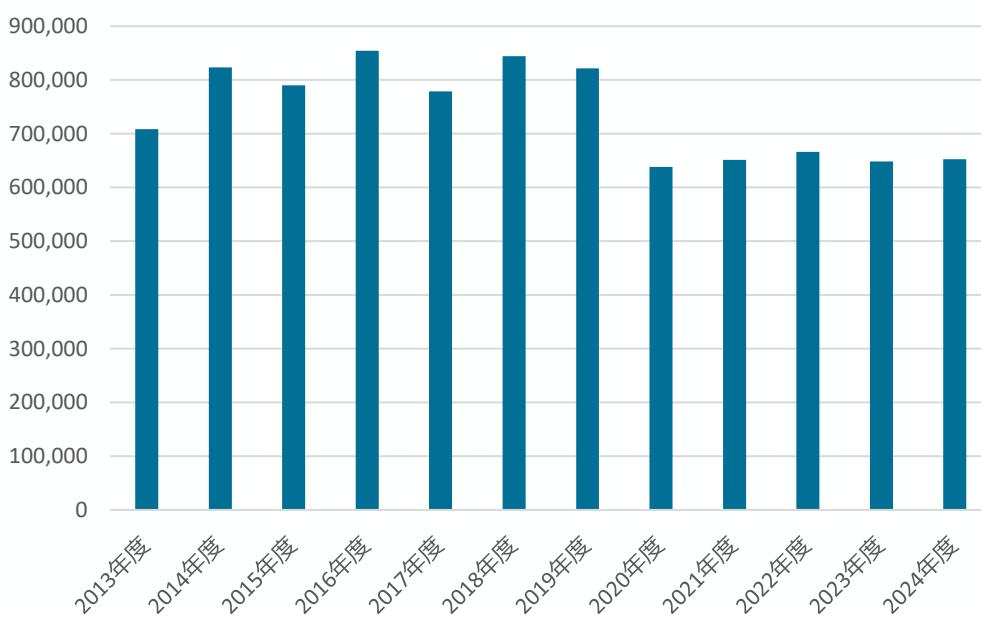
図 2-40 設置された E10 給油用仮設簡易タンク

(出所) 沖縄バイオ燃料事業の成果について (環境省)

# 【参考】沖縄県のガソリン消費量

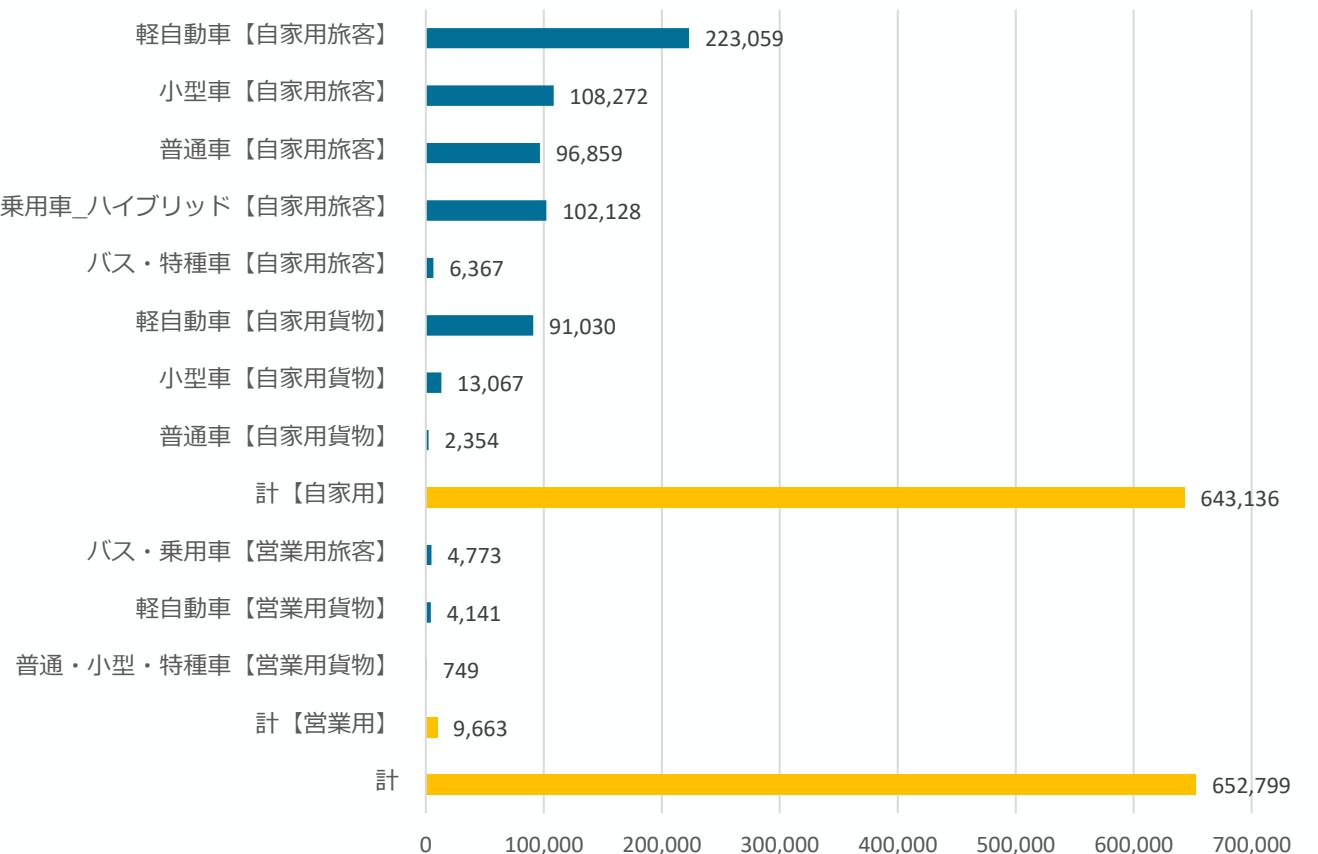
- 2024年度は約65万kL。自家用自動車での消費が大きく、軽自動車は貨物の割合も大きい。

## ガソリン消費量



(出所) 自動車燃料消費量調査（国土交通省）

## 輸送形態別ガソリン消費量（2024年度）



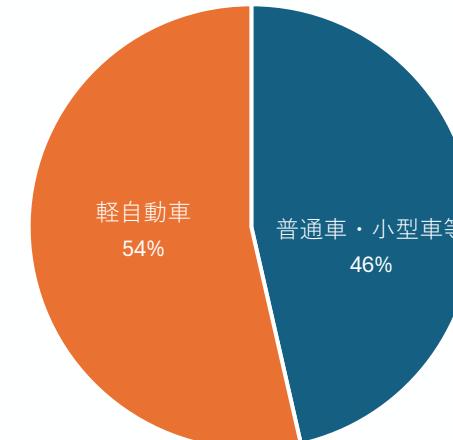
# 【参考】沖縄県のSS数・保有車両数

- 沖縄には約300（離島含む）のSSが存在し、その大半は人口の集中する南部地域にある。
- 保有車両数は123万台。ガソリン車の割合は約8割。

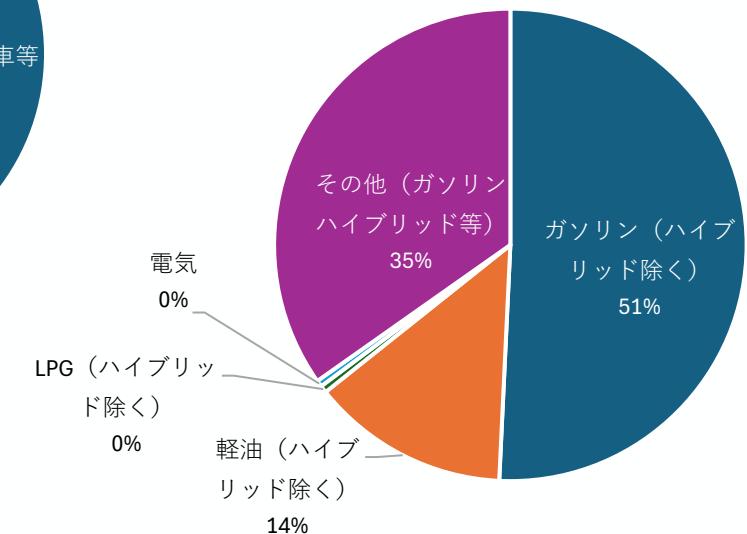


(出所) 住民拠点SS (217カ所) ※2025/10時点

## 車種別（貨物・乗合・乗用用途）



## 燃料種別



※陸運事務所管轄。一部離島含む

(出所) 沖縄総合事務局陸運事務所「業務概況（令和7年度）」

# 【参考】2028年の沖縄E10導入ポテンシャル試算

- 足元の実績を参考に導入ポтенシャルを試算すると、E10対応車によるE10給油割合を半分と仮定した場合、年間約13万kLのE10ガソリンが消費されると考えられる。

試算仮定		
総需要（年間）	59万kL	2024年度をベースに2040年度に2030年度の半減になるとして、直線的に減少と想定。
普通小型車の消費量割合	51%	2024年度実績ベース（自動車燃料消費量調査@国交省）
軽自動車の消費量割合	49%	2024年度実績ベース（自動車燃料消費量調査@国交省）
普通小型E10対応車割合	70%	過去のシェア変動が大きくないと想定し、E10に対応しているトヨタ・ホンダ車の2024年の新車販売台数の割合から想定。
軽自動車E10対応車割合	18%	過去のシェア変動が大きくないと想定し、E10に対応しているホンダ車の2024年の新車販売台数の割合から想定。

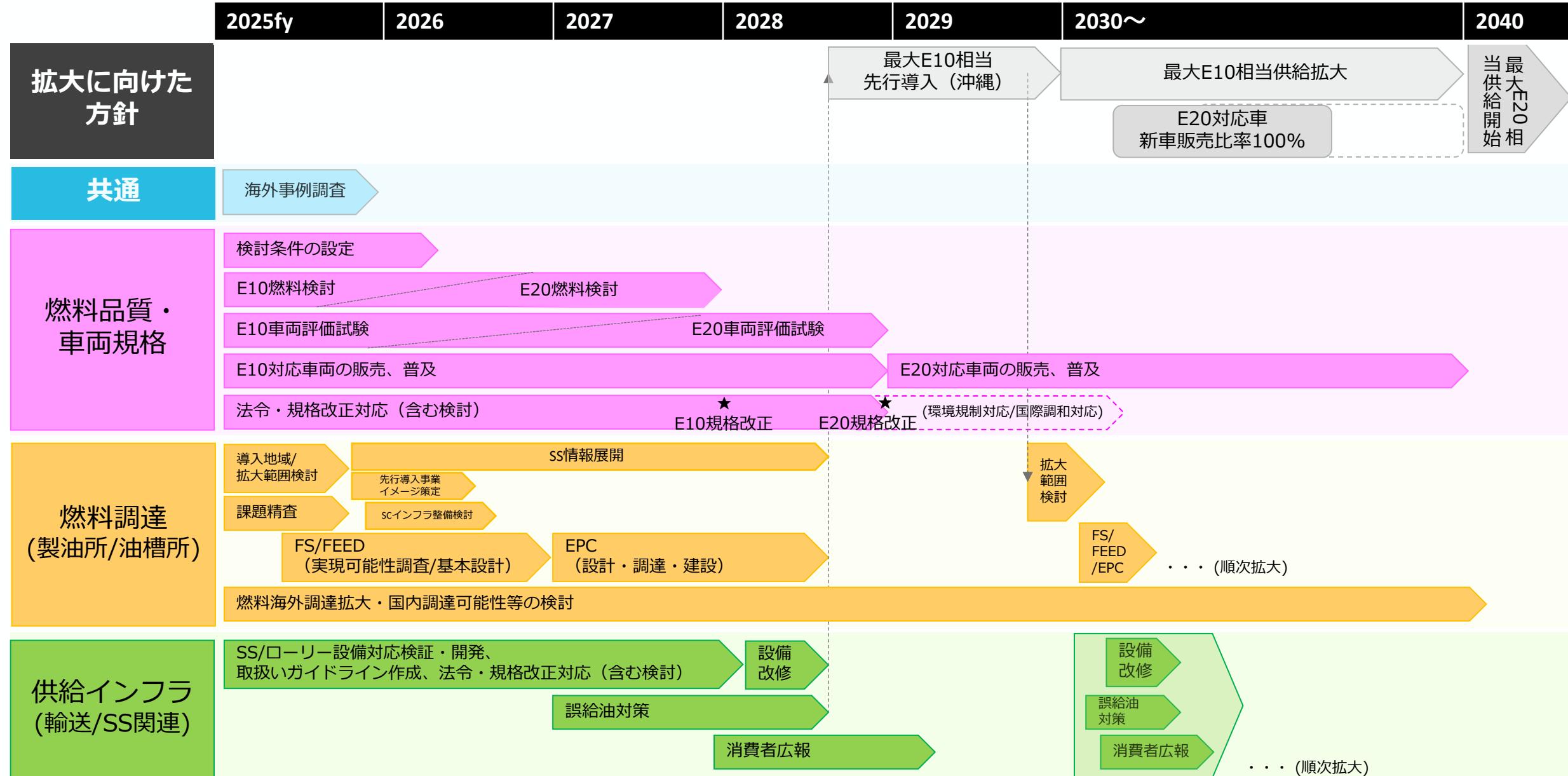
E10対応車のE10給油割合	100%	50%	30%
E10消費量	26.3万kL	13.1万kL	7.9万kL
バイオエタノール必要量	2.6万kL	1.3万kL	0.8万kL

# ■進捗報告及びアクションプランの更新について

- 次世代燃料官民協議会の下に設置したバイエタTFの各チームにおいて、6月にとりまとめたアクションプランに従って取組を着実に実施中。
- 先行導入地域が選定したことを踏まえ、アクションプランを更新する。

	主な進捗	今後の主な予定
共通	<ul style="list-style-type: none"><li>バイオ燃料導入先行事例に係る海外調査の実施（タイ・フィリピン、ブラジル、欧州（英、白、仏、独）、米）</li></ul>	-
チーム1 (燃料品質・車両規格)	<ul style="list-style-type: none"><li>E10（2027年度末）／E20（2028年度末）の燃料規格の改正に向けて、石油連盟・日本自動車工業会間の業界共同研究を実施中。</li><li>チーム3に供給インフラ評価試験向けの燃料を設定、石油連盟から提供予定。自動車業界から材料影響の知見共有。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>業界共同研究の計画通りに遂行する。</li><li>共同研究結果、海外事例や各社知見を加えつつ、規格改正案を作成していく。</li><li>E10／E20規格に適応する車両の規格および開発を進める。</li></ul>
チーム2 (燃料調達) ※製油所/油槽所	<ul style="list-style-type: none"><li>先行導入地域選定</li><li>先行導入の規模検討のため、関係業界から需要の見込み調査の検討開始</li><li>出荷基地候補における設備・施設改修費用等の初期調査を開始。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>先行導入時の事業イメージ策定（物流・商流のイメージ）。</li><li>船舶輸送・出荷基地等、サプライチェーン上のインフラ整備範囲の検討。（チーム3とも連携）</li><li>独占禁止法上の問題が無いことを確認した上で、本格導入に向けて導入拡大時の規模感の初期検討を行う。</li></ul>
チーム3 (供給インフラ) ※輸送/SS関連	<ul style="list-style-type: none"><li>SS設備のE10・E20対応の検討実施</li><li>タンクローリーのE10・E20対応の検討実施</li><li>E10導入に伴うSS関連システム対応の検討</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>海外の導入先行事例・ガイドライン等を参考に国内ガイドラインを作成</li><li>E10、E20試料提供を受けてSS機器、タンクローリーの部材・部品に係る耐性検証試験等を実施</li><li>E10導入に伴うSS関連システム対応検討の深堀</li><li>先行導入（沖縄）SSの設備改修に係る概要を整理</li><li>関係法令改正及びその対応</li></ul>

# ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けたアクションプラン (2025年11月改定)



※工程は取組状況に応じて前後する可能性あり。E20相当を見据えて予め対応を進める。海外実績等を踏まえ省力化できる部分は積極的に前倒し。政府としても導入支援を検討していく。

※本アクションプランは、先行導入地域や導入量も含め、今後調査・検討を進める中で精緻化していく。課題を洗い出し、対応車両の普及状況も考慮した上で供給規模の早期拡大を目指す。

# ■ 燃料品質・車両規格

## 【取組1. 世界観の策定】

- ・シナリオの策定（E20までを前提）：E10、E20実装時の燃料の製造方法、ガソリン基材構成（生産量を仮定）、車両の置き換え、対応車/非対応車の台数、排ガス・燃費認証方法などを想定してシナリオを策定する

## 【取組2. 海外事例調査・先行事例の共有、活用調査】

- ・エタノール燃料を使用している他の国の燃料品質、車両対応などに関する状況を調査  
(調査会社への委託、自動車会社から情報提供)

## 【取組3. 標準燃料の決定】

- ・E10:燃料規格の変更有無を検討  
E20:燃料製造・車両影響の検討を基に、標準燃料を設定

## 【取組4. 車両の評価、燃料混合使用時の影響】

- ・E10（変更があった場合）および想定されるE20燃料を使用し、車両排気への影響、材料への影響、エバポへの影響、運転性（ドライバビリティ）への影響などを検討。必要があれば車両または燃料での対応を検討
- ・エタノールとETBEが混合されて使用された場合の影響を検討（E0とE20混合時の影響も考慮）

## 【取組5. 法・規制改正】

- ・JISの改正手続き（原案作成委員会&化学・環境技術専門委員会）
- ・必要があれば関連する法規改正のための活動を実施（要精査）

# 燃料品質・車両規格

→ E10検討

○ 標準燃料決定時期

→ E20検討

★ 規格改正完了時期

取組	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年～
<b>1. 世界観の策定</b> ・E20ガソリンの前提策定 ・E10,E20対応車両の想定	→					
<b>2. 海外事例調査・先行事例の共有、活用</b>	燃料規格化の背景・経緯・根拠等の調査 ※現状の認証規格については自動車会社から情報提供	→				
<b>3. 標準燃料</b>	E10 ○			E20 ○		
<b>4. 車両&amp;燃料評価</b> ①揮発性等の影響確認	排ガスE10 → エバポE10 → 材料影響E20 ※調査等で検討項目精査 → 運転性E10 →			排ガスE20 → エバポE20 → 運転性E20 →	※規格化手続きと並行して最終確認 ※規格化手続きと並行して最終確認 ※規格化手続きと並行して最終確認	
②混合影響		→ → →	※ETBE22評価は検討結果を受けて要否確認			
<b>5. 法・規制改正</b>			JIS改正手続き → ※各種法令対応が必要になる可能性有	品確法関係法令改正 → JIS改正手続き → ★ E10 ★ E20 → ★ E10 → E20	品確法/大防法/車両法等に基づく関係法令 ・JIS改正手続き ※環境規制、国際調和対応が必要な場合 ※燃料評価を進める中で短縮を図る	19

# ■ 燃料調達（製油所/油槽所）

## 【取組1．海外事例調査】

- 既にエタノール直接混合ガソリンを導入している海外事例の具体的調査(例：インフラ対応有無、品質管理方法、規格/規制や政府支援有無など)

## 【取組2．先行導入】

- エタノール直接混合ガソリン導入にかかる各種懸念/課題を整理し、それら課題解決に向けた先行導入地域を選定【済】
- 先行導入事業イメージの策定、サプライチェーン上のインフラ整備範囲の検討
- 独禁法上の問題が無いことを確認の上、導入拡大時の規模感も初期検討  
※対応必要期間は製油所/油槽所の想定。エンジニアリングリソース不足等による工程遅延懸念は未考慮。

## 【取組3．導入拡大】

- 取組2の先行導入結果も考慮し、導入拡大範囲とターゲット(ETBEとの併用含む) を再検証して順次導入拡大。設備はE20も見据えて対応

## 【取組4．エタノール調達検討】

- 国内調達可能性も含めたエタノール調達ソース検討

# ■ 燃料調達（製油所/油槽所）

取組	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年～
<b>1.海外事例調査</b>	導入時の設備対応、政府支援等					
<b>2.先行導入</b>	先行導入地域選定 → 先行導入事業イメージ策定 → 先行導入サプライチェーンインフラ検討 → FS/FEED (実現性可能性調査/基本設計)	S S 情報展開 → EPC(設計・調達・建設) → 先行導入(~2年間程度を想定)				
<b>3.導入拡大</b>	導入拡大範囲(導入量含む)の初期検討 (複数ケースを想定)				導入拡大範囲再検証 ↓ 順次拡大 (2030年代前半～)	→
<b>4.工タノール調達検討</b>						→

# ■ 供給インフラ（輸送/SS関連）

## 【前提：E10相当ガソリンの先行導入】

- ・2028年度下期目途にエタノール最大濃度10%相当の低炭素ガソリンを小規模・先行的に供給

## 【取組1．海外調査】

- ・SS・ローリーの設備対応全般、SS内の品質管理、顧客への誤給油対策、SS・ローリー従業員への教育訓練等

## 【取組2．バイオガソリン取扱いに係るガイドラインの策定】

- ・海外の事例を参考にバイオガソリン取扱いに係るガイドラインを策定

## 【取組3．関係法令改正及びその対応】

- ・バイオガソリン導入に係る関係法令（消防法、品確法、車両法等）の改正必要性を精査し、必要に応じて対応を検討

## 【取組4．SS設備対応】

- ・海外事例調査を踏まえ、対策を必要とする設備・部材を特定/検証/開発し、施設改修する
- ・SSの実情を踏まえ、E10・E20対応が可能なSSの規模感・設備パターン等の検討と構築（含む改修コスト試算）

## 【取組5．タンクローリー設備対応】

- ・海外事例調査を踏まえ、対策を必要とする設備・部材を特定/検証/開発し、改修・製造する

## 【取組6．誤給油対策】

- ・海外事例等を参考に顧客への誤給油対策を整備し、従業員教育を実施する

## 【取組7．消費者広報】

- ・消費者理解を得るために適切な広報のあり方を検討・実施

# ■ 供給インフラ（輸送/SS関連）

取組	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年～
<b>E10、E20導入</b>					先行導入	→ 拡大範囲の検討→供給開始
<b>1. 海外調査</b>	海外事例調査					
<b>2. ガイドライン策定</b>		ガイドライン1策定 (取扱編)	ガイドライン2策定 (設備編)			導入実績を踏まえた見直し
<b>3. 関係法令改正・対応</b>				→		導入実績を踏まえた法令改正
<b>4. SS設備対応</b>		部材・設備の検証/部材・設備の開発		設備改修		導入実績を踏まえた増量に向けた追加対応
<b>5. ローリー対応</b>		部材・設備の検証/部材・設備の開発		改修・製造		導入実績を踏まえた増量に向けた追加対応
<b>6. 誤給油対策 (含む従業員教育)</b>				→		導入実績を踏まえた見直し
<b>7. 消費者広報</b>				→		拡大方針を踏まえた対応

※ 足下の工期等を前提に、出荷基地から50Km圏内のSS50か所で先行導入を実施する場合を想定した。今後の先行導入地域選定に伴い精緻化していく。

※ SS改修等に係る人手不足等の影響や部材改良、法令対応等によりずれ込む可能性がある。

※ 先行導入の実績を踏まえ、拡大範囲を検討する。

## ■ 来春に向けた進め方について

- ・ 燃料品質・車両規格については、E10相当・E20相当規格の開発に向けて業界共同研究を計画どおり進めながら、規格改正案を作成していく。並行して適応する車両規格及び開発を進めていく。
- ・ 先行導入地域の選定を踏まえ、今後、沖縄における供給基地の設備対応、供給サプライチェーンの検討を進めていく。まずは官公庁、石油・自動車関係者を中心に需要のポテンシャル調査を行いながら、導入時の事業イメージやSSや供給インフラ等の改修範囲を検討・整理していく。
- ・ 先行導入実施にあたっては、関係団体、SS事業者、需要者、自治体など関係者と協力しながら進める。
- ・ 海外調査で得られた情報を参考に安全性を踏まえた省力化を検討しながら、SS機器、ローリー等の部材・部品耐性検証やSS関連システムの対応等を進めていく。
- ・ 2025年度中に、本格導入に向けて導入拡大範囲や導入量など拡大時の規模感の初期検討を進めていく。
- ・ 引き続き、海外実績等から省力化できる部分については、積極的に前倒しをしていく。アクションプランに基づき官民で導入拡大の取組を推進し、定期的にアクションの進捗確認を行うこととしており、次回は春をめどに進捗報告と進捗に応じた見直しを行う。